

**Proposition du Conseil administratif du 28 janvier 2009, sur demande du Département du Territoire, en vue de l'adoption d'un projet de résolution approuvant le plan directeur de quartier No 29520 intitulé « Gare des Eaux-Vives »**

---

Mesdames et Messieurs les Conseillers,

L'aménagement du site de la gare des Eaux Vives constitue le principal lieu de renouvellement urbain en Ville de Genève lié à la création de la ligne ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA).

La direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT) et le service d'urbanisme de la Ville de Genève ont établi ce projet de plan directeur de quartier qui doit permettre d'organiser l'aménagement du site en répondant à plusieurs enjeux communaux et cantonaux : l'aménagement du passage de la ligne CEVA, la mise en œuvre d'espaces publics agréables correspondant aux transformations du lieu, l'utilisation judicieuse du potentiel constructible et l'adaptation des infrastructures de mobilité existantes afin de répondre aux besoins d'une interface de transports. Le plan et sa procédure d'approbation se fondent sur la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (L 1 30, art 11 bis).

Un projet de modification de limites des zones No 29561, en cohérence avec les objectifs d'aménagements poursuivis, fait l'objet d'une proposition dont votre Conseil est parallèlement saisi.

Il y a lieu de souligner que le Conseil municipal s'est déjà prononcé à deux reprises sur des démarches de projets liés à la ligne CEVA. Il a en effet accepté, le 21 janvier 2004, l'ouverture d'un crédit de 2 300 000 de francs destiné à établir les avants-projets d'aménagement des divers sites touchés par la nouvelle ligne ferroviaire (PR 292), puis l'ouverture d'un crédit de 4 000 000 de francs pour élaborer le projet de la Nouvelle Comédie par concours, lors de sa séance du 20 janvier 2008 (PR 473).

#### 1. ROLE DU PLAN DIRECTEUR

Le plan directeur de quartier est un projet qui engage les autorités entre elles sur un programme commun et coordonné. Dans le cas de la gare des Eaux Vives, cette mutualisation du projet va au-delà d'un engagement entre Ville et Etat, puisqu'il incorpore CFF Infrastructures pour la mise en valeur foncière du site (SOVAGEV pour « Société de Valorisation de la Gare des Eaux-Vives ») et CFF Infrastructures pour la réalisation de la gare CEVA.

Le plan directeur validé permettra aux divers opérateurs d'engager leurs projets sur une base stable ou qui n'évoluera que par accord mutuel. Pour la Ville de Genève, le plan directeur permet de préciser le cahier des charges du concours de la Nouvelle Comédie, de jeter les bases d'un concours pour l'aménagement des espaces publics, d'élaborer un plan localisé de quartier avec l'Etat et CFF Immobilier pour la réalisation d'immeubles

de logements et d'activités et, enfin, d'engager des études pour l'aménagement des abords de la Voie verte CEVA avec son prolongement au-delà de la route de Chêne.

## 2. COMPOSANTES DU PLAN DIRECTEUR

Le projet de plan directeur du quartier de la gare des Eaux-Vives se compose :

- des plans et coupes qui définissent l'organisation spatiale du futur quartier, la destination des espaces publics et des bâtiments ;
- de 28 fiches de mise en œuvre du projet par thèmes (énergie, aspects fonciers, mobilités douces, etc) et par périmètres (rue F.Thomas, lots constructibles, dalle de couverture des voies CFF, etc) ;
- d'un rapport d'évaluation environnementale.

Compte tenu de l'importance du dossier et du caractère technique d'une partie des pièces qui le compose, la présente proposition est accompagnée d'une plaquette explicative réalisée conjointement par l'Etat et la Ville de Genève qui donne une synthèse des pièces citées. Ces dernières seront mises à la disposition des Conseillers municipaux lors de l'examen du projet en commission, ainsi que les observations reçues lors de la consultation publique ouverte du 14 novembre au 14 décembre 2008.

Le présent exposé des motifs reprend les éléments essentiels du projet en mettant l'accent sur les aspects qui intéressent le plus directement la Ville de Genève.

## 3. PREPARATION DU PROJET

Le projet de plan directeur résulte de diverses études d'aménagement et d'expertises dont le financement a été assuré par la ligne de crédit de 2 300 000.- francs accordée en 2004. Une séance de concertation s'est tenue en septembre 2003 avec les associations lors de la phase de préparation du programme, suivie d'une information publique en janvier 2004, puis d'une information des services techniques à l'Association « Vivre aux Eaux-Vives » en octobre 2005. Il sera probablement reproché aux autorités cantonales et municipales de n'avoir pas organisé ultérieurement de nouvelles séances de concertation. Le projet de plan directeur soumis au Conseil municipal ne fait toutefois que « mettre en musique » un programme qui n'a pas été modifié depuis 2003 tout en prenant soin de ne pas péjorer la qualité de vie des habitants actuels du quartier (hauteur des immeubles, contrôle du trafic, etc). Il y a lieu par ailleurs de préciser que le projet définitif du plan n'a pu être engagé qu'au moment où les plans de l'ouvrage CEVA furent mis à l'enquête publique, soit au mois de septembre 2006.

### a) études conjointes Ville-Etat (financement 50-50 %)

- 2004 : mandats d'études parallèles avec quatre bureaux d'architectes-urbanistes
- 2005-2007 : mandats d'étude de circulation et accès à la gare (Trafitec Ingénieurs Conseils)
- 2007-2008 : mandat d'établissement du plan directeur (ADR architectes)
- 2008 : mandat d'établissement du rapport d'évaluation environnementale (Ecotec Environnement SA)

### b) étude Etat :

- 2007 : mandat d'étude de trafic et d'accessibilité du secteur (Citec Ingénieurs Conseils SA)

### c) études Ville :

- 2004 : mandat d'étude de variantes d'implantation d'immeubles sur le site et de faisabilité de parkings en sous-sols (Graf et Menoud Architectes)
- 2004 : mandat d'étude de faisabilité du théâtre de la Nouvelle Comédie aux Eaux-Vives (ADR Architectes et Pont Volant ingénierie scénique)
- 2007-2008 : mandat accès mobilité douce (BCPH Ingénierie)
- 2008 : relevé du stationnement motorisé et analyse (BCPH Ingénierie)

## 4. PROGRAMMES D'AMENAGEMENT

#### 4.1 L'espace public

Le principal programme prévu sur le site est évidemment celui de la gare qui, bien que souterraine, a des effets importants sur l'espace public. Celui-ci doit en premier lieu permettre d'assurer les accès aux usagers du train qui se déplacent à pied, en vélos, en bus, en tram, ou se font déposer en voitures individuelles et par taxis. On ne peut par ailleurs réduire l'espace public à sa seule fonction d'accès à la gare puisque d'autres bâtiments doivent être desservis, que de nombreuses personnes traverseront le quartier sans nécessairement s'y arrêter et que les habitants ont besoin de lieux appropriables et conviviaux protégés des nuisances.

L'aménagement du quartier se doit par ailleurs d'être attentif à éviter de créer des zones d'insécurité et d'incivilité, questions particulièrement sensibles pour la population résidente.

L'espace central en toiture de l'ouvrage ferroviaire, qui prolonge la Voie verte CEVA et sera réservé aux piétons (à l'exception d'une traversée pour les deux-roues non motorisés face à la rue de Savoie), peut être considéré comme une épine dorsale reliant les trois émergences de la gare CEVA et connectée aux interfaces de transports publics et aux rues en périphérie du secteur à aménager. Une voie desserte, dont le statut devra permettre de préserver le caractère essentiellement résidentiel du quartier traversé, est par ailleurs prévue entre la rue Violier et la route de Frontenex.

La qualité de l'aménagement des espaces publics est un enjeu majeur et reste une préoccupation au stade actuel de planification dans les trois lieux qui vont concentrer d'importants flux de véhicules et de piétons dans des espaces restreints, soit la zone d'arrêt du tram sur la route de Chêne, l'avenue de la Gare des Eaux-Vives entre la route de Chêne et la rue de Savoie, ainsi que le tronçon inférieur du chemin Frank Thomas. La mise sur pied d'un concours d'aménagement de l'ensemble des espaces publics est actuellement en cours afin de déboucher, finalement, sur un projet d'aménagement clair et cohérent et sur lequel il est important que s'engagent, de manière coordonnée, tous les acteurs intervenant sur le domaine public.

#### 4.2 Les programmes de construction

Plus de la moitié des surfaces constructibles hors de la gare reviendront à la Ville de Genève selon le contrat de société simple du 24 novembre 2005 qui la lie aux CFF et à l'Etat de Genève (SOVAGEV). Ce contrat fait notamment suite aux accords, du 17 septembre 1997 entre la Ville et l'Etat, relatifs aux échanges fonciers prévus dans le cadre de la réalisation du stade de la Praille.

La possibilité de disposer de terrains constructibles aux abords d'une gare est exceptionnelle. Le projet de la gare des Eaux-Vives constitue pour la Ville une occasion de réaliser des équipements qui nécessitent une importante emprise au sol et peuvent bénéficier d'une excellente desserte par transports publics. Pour les trois partenaires de l'aménagement de ce site, c'est évidemment aussi l'occasion de réaliser un programme important de logements et de prévoir des surfaces d'activités qui créeront de l'emploi sur un pôle de transports et seront utiles à la vie du quartier (commerces, services).

Programmes prévus :

- Gare CFF : mezzanine au-dessus du niveau des quais aménagée pour l'accès aux trains et en galerie commerciale d'une surface de 4500 m<sup>2</sup> environ.
- Logements : le projet permet de réaliser environ 28'000 m<sup>2</sup> de surfaces brutes de plancher à répartir dans les lots B, D, E et F soit environ 230 logements dans l'hypothèse d'un nombre moyen de 4 pièces par logement. Compte tenu de sa position dans le secteur le plus animé et le plus proche des nuisances sonores de la route de Chêne, le lot D pourrait comprendre une part importante d'activités, à l'inverse des autres lots où l'habitat constituera l'affectation prédominante. La part Ville de Genève devrait correspondre à 70-75 logements environ, envisagés dans le lot B, sous réserve des accords définitifs à établir au sein de la SOVAGEV.
- Activités : le projet permet de réaliser environ 12'100 m<sup>2</sup> de surfaces brutes de plancher pour les activités à répartir dans les lots B, D, E et F, principalement au rez-de-chaussée des immeubles et à leur premier étage afin de participer à l'animation des espaces publics et tenir compte de la hauteur des émergences en verre de la gare (env. 5,50 m). Le lot B offre diverses possibilités de création de locaux d'activités de grande

profondeur, alors que ceux-ci devront se limiter à l'emprise d'un étage courant pour les autres lots.

- Le théâtre de la Nouvelle Comédie, dont le programme est connu du Conseil municipal (PR 473). Le projet de théâtre est localisé en tête de la gare, lieu de forte animation urbaine et qui offre les meilleures conditions constructives disponibles dans le périmètre du plan directeur (largeur maximum du terrain, possibilités d'accès des décors depuis la rue Viollier). Le lancement du concours au mois de janvier 2009 permettra de sélectionner les candidats pour un deuxième tour au mois de mai, avec la désignation d'un projet lauréat en octobre 2009.

- Un programme d'équipements « crèche, sports et jeunesse » à réaliser par la Ville de Genève en remplacement d'un demi groupe scolaire prévu initialement pour le lot C. Les effectifs d'enfants à scolariser dans le quartier des Eaux-Vives n'ont cessé de diminuer ces dernières années et libéré un nombre suffisant de classes pour répondre aux besoins créés par les logements prévus sur le site de la gare de Eaux-Vives et par d'autres projets immobiliers réalisables à proximité.

Une récente étude de faisabilité a démontré qu'un équipement polyvalent destiné à favoriser l'organisation d'activités sportives et la réalisation de projets initiés par la population, notamment les jeunes, est aisément combinable avec la réalisation d'une crèche pour 100 enfants dans les limites du lot C. La proximité des équipements sportifs du stade de Richemont et de la caserne SIS offre par ailleurs des possibilités de mise en commun d'installations. A l'état d'intention, l'équipement polyvalent comprendrait une salle multisports utilisable pour des manifestations avec public, une salle de badminton de 10 courts, un bassin de natation de 25 m pour les écoles du quartier et ouvert au public, des locaux de musiques attribués à des groupes de jeunes selon la formule « gestion accompagnée », un studio d'enregistrement, une salle de concert polyvalente pour des groupes débutants, un espace modulable de 300 m<sup>2</sup> mis à disposition de groupes d'habitants pour une période limitée et un foyer.

- Parkings : des garages souterrains sont prévus dans les seuls lots B, E et F, les autres lots ne s'y prêtant pas, compte tenu des équipements prévus dans les lots A et C et des difficultés d'insertion d'une rampe de garage dans l'interface de transports aux abords du lot D. La capacité totale des parkings devrait être de l'ordre de 350 places dont 120 environ pour les logements (0,5 place/logement). Des places seront réservées pour les besoins des utilisateurs du train, soit environ 50 places et intégrant une offre « car sharings », livraisons et parking pour deux roues motorisés. L'offre en parking liée aux nouvelles constructions est volontairement limitée compte tenu des futures possibilités d'accès par transports publics, de la saturation du réseau routier et de la situation déjà dégradée du secteur de la gare des Eaux-Vives par la pollution de l'air et de bruit routier. Sur la voie publique, l'offre actuelle sera maintenue avec des possibilités de stationnement accrues sur l'avenue de la Gare des Eaux-Vives entre la rue de Savoie et le chemin Frank-Thomas afin de compenser les places qui devront être supprimées entre la rue de Savoie et la route de Chêne.

- Vélo station : en plus des emplacements extérieurs à aménager, le plan prévoit la réalisation d'une vélo station de 500 places à créer dans le lot B accessible à la fois par la voie de desserte à son niveau inférieur et par l'esplanade au niveau de l'avenue de la gare des Eaux-Vives.

## 5. MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du projet est dépendante du calendrier qui reste à préciser de la réalisation de la ligne CEVA. Les projets qui lui sont liés dans l'agglomération doivent toutefois se caler sur l'hypothèse d'une période de construction de 2009 à 2014 et ne peuvent tabler sur de nouveaux retards.

La construction des bâtiments autour de la future gare CEVA ne pourra ainsi probablement débuter que vers 2014-2015. L'horizon paraît lointain, mais le démarrage de travaux suppose préalablement l'adoption d'un plan localisé de quartier puis diverses autorisations de construire pour les bâtiments de logements et d'activités. Pour les équipements prévus par la Ville, la procédure est particulièrement longue puisqu'ils nécessitent, en plus de l'autorisation de construire, l'acceptation de crédits par le Conseil municipal et l'organisation de concours d'architecture. Eviter de laisser des terrains en friche après le chantier CEVA suppose donc de maintenir un rythme soutenu dans l'avancement de ces dossiers.

La tenue du calendrier est plus importante encore pour l'aménagement du domaine public puisqu'il devra permettre d'organiser les accès à la gare au moment où la ligne CEVA sera mise en exploitation et au fur et à mesure de l'urbanisation du périmètre. Il faut toutefois souligner que la mise en place de ces infrastructures sera facilitée sur le plan financier : l'aménagement de l'interface entre le rail et les autres infrastructures de transport ainsi que la Voie verte ont été inscrits au Projet d'agglomération franco-valdo-genevois qui a reçu un bon accueil par les autorités fédérales. Sous réserve de la libération de la première tranche de financement sur le Fonds d'infrastructure par le Parlement, la Ville de Genève pourra bénéficier d'un subventionnement pouvant atteindre 40 % du coût des travaux réalisés entre 2011 et 2015. Un cofinancement du concours pour l'aménagement de l'ensemble des espaces publics et pour les réalisations situées dans le périmètre de valorisation est par ailleurs prévu entre les partenaires SOVAGEV.

Le déclenchement des travaux de la ligne CEVA associé au calendrier de libération de moyens financiers par la Confédération peut ainsi, dès 2009, imposer un rythme rapide de prises de décision pour concrétiser les options du projet de plan directeur de la Gare des Eaux-Vives.

Au bénéfice de ces précisions et du contenu de la plaquette explicative, le Conseil administratif vous invite, Mesdames et Messieurs les conseillers, à approuver le projet de résolution suivant :

### **PROJET DE RESOLUTION**

#### **LE CONSEIL MUNICIPAL**

vu l'article 30 A, alinéa 2, de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 ;

vu l'article 11 bis, alinéa 7, de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire ;

vu la demande du Département du territoire ;

sur proposition du Conseil administratif,

#### **Arrête :**

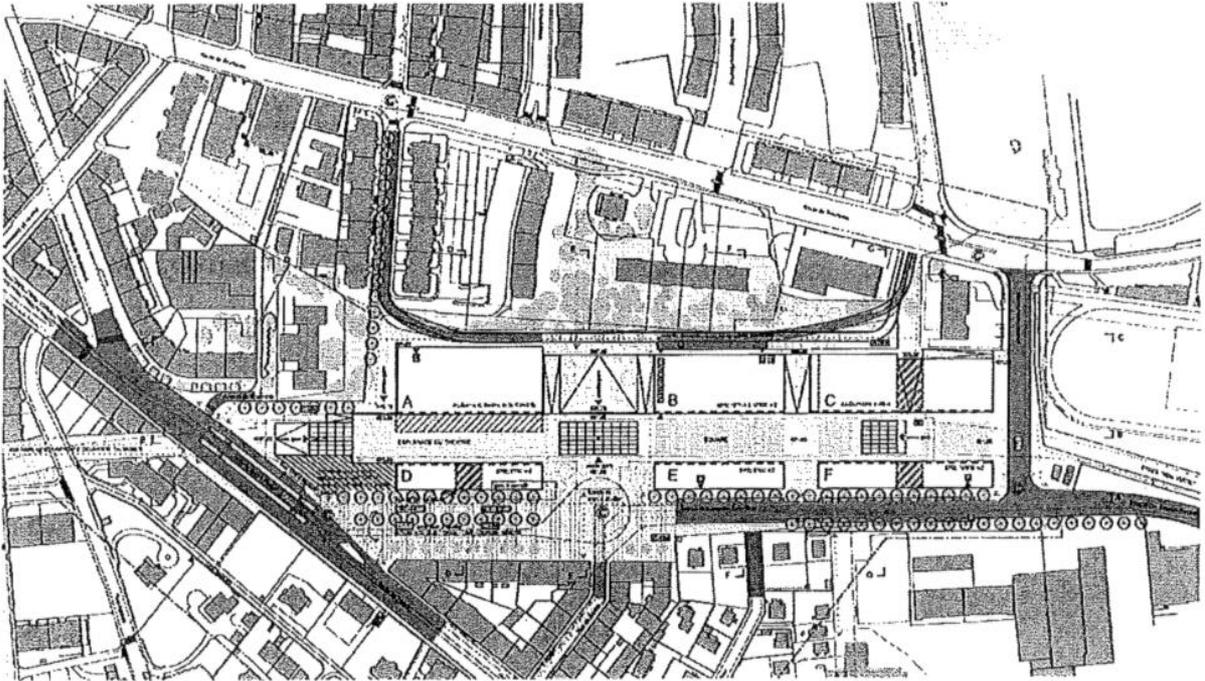
Article unique : approuve le plan directeur de quartier No 29520 intitulé « Gare des Eaux-Vives ».

Annexe : Plaquette d'information « Gare des Eaux-Vives-Plan directeur de quartier », juin 2008

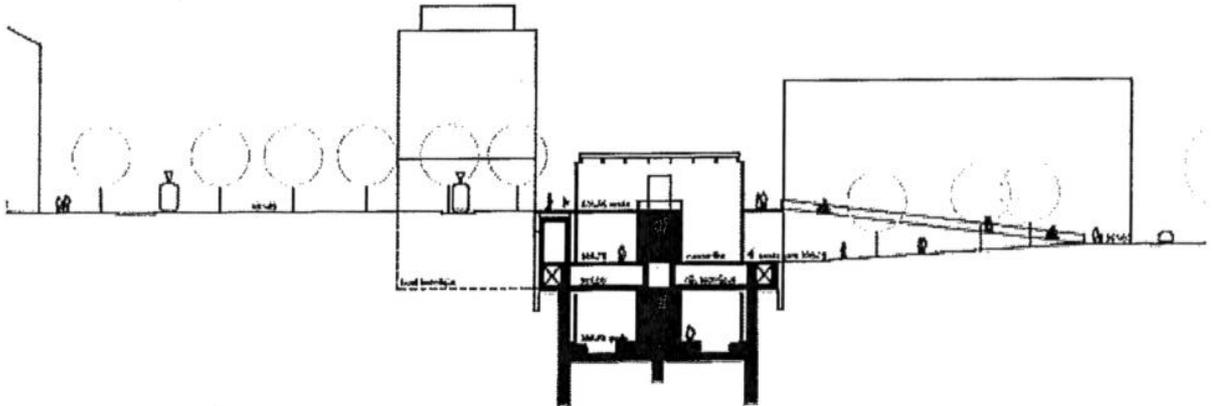
Genève, le 28 janvier 2009



## Plan niveau esplanade



## Coupe transversale



## Légende

### Périmètres

- périmètre du plan directeur
- périmètre d'étude Petite-Boulogne
- périmètres constructibles indiqués
- alignement des constructions continu ou discontinu
- site de déterréments possibles au bâtiment culturel voir conditions faites sous fiche 21 Nouvelle Comédie
- percées fonctionnelles et visuelles, N min. 6m
- liaisons fonctionnelles possibles en sous-sol

### Surfaces

- espace public à aménager
- voies à aménager
- périmètre de projet d'aménagement
- square à aménager
- équipements et préaux d'écoles existants
- surfaces de verdure

### Mobilité

- carrefours à étudier
- arrêts TPO
- nouveau tracé tram à étudier
- faïsones et traversées piétonnes à aménager
- faïsones et traversées piétonnes à aménager intervention à confirmer par une étude détaillée
- ascenseur public
- dessertes cyclables existantes
- dessertes cyclables à créer

### Stationnements

- accès parkings / livraisons
- parking
- Vais & Ride (dépose minute)
- station taxis
- parking vélos / vélostation
- ar/stoars
- livraison

### Niveaux

- 451AS niveau projet
- raccords entre niveaux à créer
- périmètre de raccord entre niveaux à étudier

### Végétation

- arbres existants
- arbres nouveaux d'alignement
- arbres nouveaux / surfaces de plantation en pleine terre

### CEVA

- accès aux entrées gare
- emprise CEVA en sous-sol
- liaisons des urgences
- locaux des urgences

### Infrastructures

- ligne HT voltage 150 KV
- ligne collecteur EC



# Gare des Eaux-Vives

## Plan directeur de quartier



juin 2008

## Sommaire

1	Un nouveau quartier à la gare des Eaux-Vives
4	La gare des Eaux-Vives à l'échelle de l'agglomération
6	La gare des Eaux-Vives à l'échelle du quartier
8	Trois accès, trois émergences
10	Espaces publics
12	Constructions
14	Périmètres d'implantation
16	Mobilité et stationnement
18	Environnement
19	Mise en œuvre
20	Plan directeur de quartier

Le Plan directeur de quartier (PDQ) de la gare des Eaux-Vives est un projet d'urbanisme engageant les autorités du Canton et de la Ville. Il permet de déclencher les études de détail et de mise en œuvre.

### Direction de projet

- Frédéric Wüest, Direction de l'aménagement du territoire, Canton de Genève
- Daniel Schmitt, Service d'urbanisme, Ville de Genève

### Mandataires

Pour le mandat d'études parallèles:

- A architectes, Genève
- Archambault Barthassat, architectes, Carouge
- Luscher architectes et vEL architects, Lausanne
- Nou SA, architectes, Pully

Pour le Plan directeur de quartier:

- ADR architectes, Julien Descombes et Marco Rampini, Genève
- Ecotec Environnement SA, recherche en écologie et environnement, Genève
- CITEC Ingénieurs Conseils SA, planification des transports, Genève
- Guschetti & Tournier SA, ingénierie civile, Carouge
- Résonance Ingénieurs Conseils SA, études bruit et sons solidiens, Carouge

### Contact

Frédéric Wüest, Direction de l'aménagement du territoire  
Département du territoire  
Rue David-Dufour 5, case postale 224, 1211 Genève 8  
tél. 022 327 45 22  
frederic.wuest@etat.ge.ch  
www.geneve.ch/amenagement

# Un nouveau quartier à la gare des Eaux-Vives

La construction en souterrain du raccordement ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (projet CEVA) libère une surface importante d'urbanisation en ville de Genève, dans un périmètre très proche du centre, desservi de façon optimale par les transports publics.



Le périmètre d'intervention du Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives

## Contexte

Avec une superficie de 52 000 m<sup>2</sup>, le site de la gare des Eaux-Vives, propriété des collectivités publiques, a été identifié par le Plan directeur cantonal Genève 2015 comme un enjeu d'aménagement de première importance. C'est un des derniers grands potentiels à bâtir en ville, susceptible d'accueillir de nouveaux habitants, de devenir un pôle d'activités et d'équipements en même temps qu'une interface majeure de transports publics.

La transformation du site de la gare des Eaux-Vives implique la coordination de deux démarches distinctes :

- d'une part, le projet CEVA, avec le dépôt et l'approbation du dossier technique, puis la réalisation et la mise en œuvre de la liaison ferroviaire et de la gare,
- d'autre part, le Périmètre d'aménagement coordonné (PAC) gare des Eaux-Vives, avec une étude d'aménagement menée conjointement par la Ville et l'Etat de Genève, l'adoption d'un plan directeur de quartier, puis sa mise en œuvre.

Le Plan directeur de quartier présenté dans ce document formalise le projet d'aménagement d'un nouveau quartier à la gare des Eaux-Vives. Il définit une

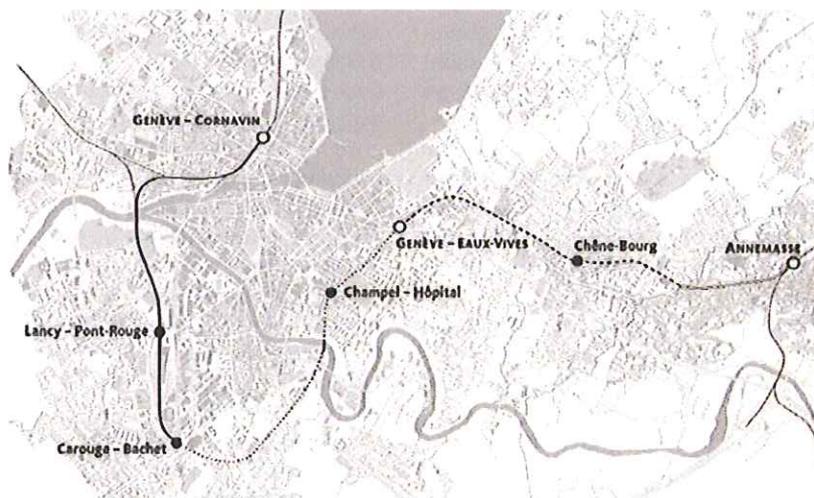
vision pour l'avenir de ce site, tant à l'échelle régionale que locale.

## Programme initial

Le programme d'aménagement établi en 2003 reflétait la volonté de créer un quartier attractif et urbain, caractérisé par une véritable mixité. Il prévoyait la réalisation d'au moins 200 logements, des surfaces d'activités, commerciales et de bureaux, des équipements de quartier, (école, crèche, équipements sociaux), un équipement culturel d'im-

portance régionale. L'accent devait être mis sur l'organisation d'espaces publics et d'espaces verts de qualité, la gare et l'interface des transports publics (bus, tram, RER, trains), sans oublier les itinéraires pour les piétons et cyclistes, ni les liaisons avec les quartiers voisins.

Ce programme a été redéfini et précisé à la lumière des études, qui ont notamment mis en évidence la possibilité d'augmenter quelque peu le nombre de logements.



Tracé de la liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)



Vue aérienne du site de la gare des Eaux-Vives

## Organisation de la démarche

L'étude d'urbanisme et d'aménagement a été engagée en 2003. Elle a débuté par un mandat d'études parallèles attribué à quatre bureaux d'architectes, afin d'établir un avant-projet de plan directeur de quartier. Le but de cette phase d'étude était d'asseoir la démarche sur une interprétation argumentée du site et d'explorer plusieurs scénarios possibles. Le mandat d'études parallèles s'est déroulé en deux phases, entre 2003 et 2004.

Parallèlement, un groupe de concertation a été constitué, réunissant des représentants des partis politiques, des associations du quartier et d'associations actives dans le domaine des transports et du logement. En septembre 2003, le groupe de concertation a été invité à un séminaire, au cours duquel il a discuté les premières options de projet.

Le 29 janvier 2004 a eu lieu une séance d'information publique, destinée à faire apparaître des vœux et

des besoins et répondre aux interrogations et aux craintes.

La phase de mandat d'études parallèles a permis de préciser les grandes orientations urbanistiques pour le projet de plan directeur de quartier (PDQ). Les quatre bureaux ont relevé la forte capacité du site à faire un « morceau de ville », à la fois une porte d'entrée au centre de l'agglomération, avec une fonction importante d'échange, et un lieu de vie agréable pour ses habitants, en relation étroite avec les quartiers avoisinants.

Il a fallu attendre de connaître l'ensemble des caractéristiques de l'ouvrage ferroviaire avant de pouvoir établir le plan directeur de quartier. Cette phase a été mise à profit pour réaliser diverses études préparatoires : desserte du quartier, faisabilité du théâtre de la Nouvelle Comédie, typologies d'implantation possible des immeubles et des parkings.

Une fois les plans CEVA mis à l'enquête en septembre 2006, le bureau d'architectes ADR a été mandaté

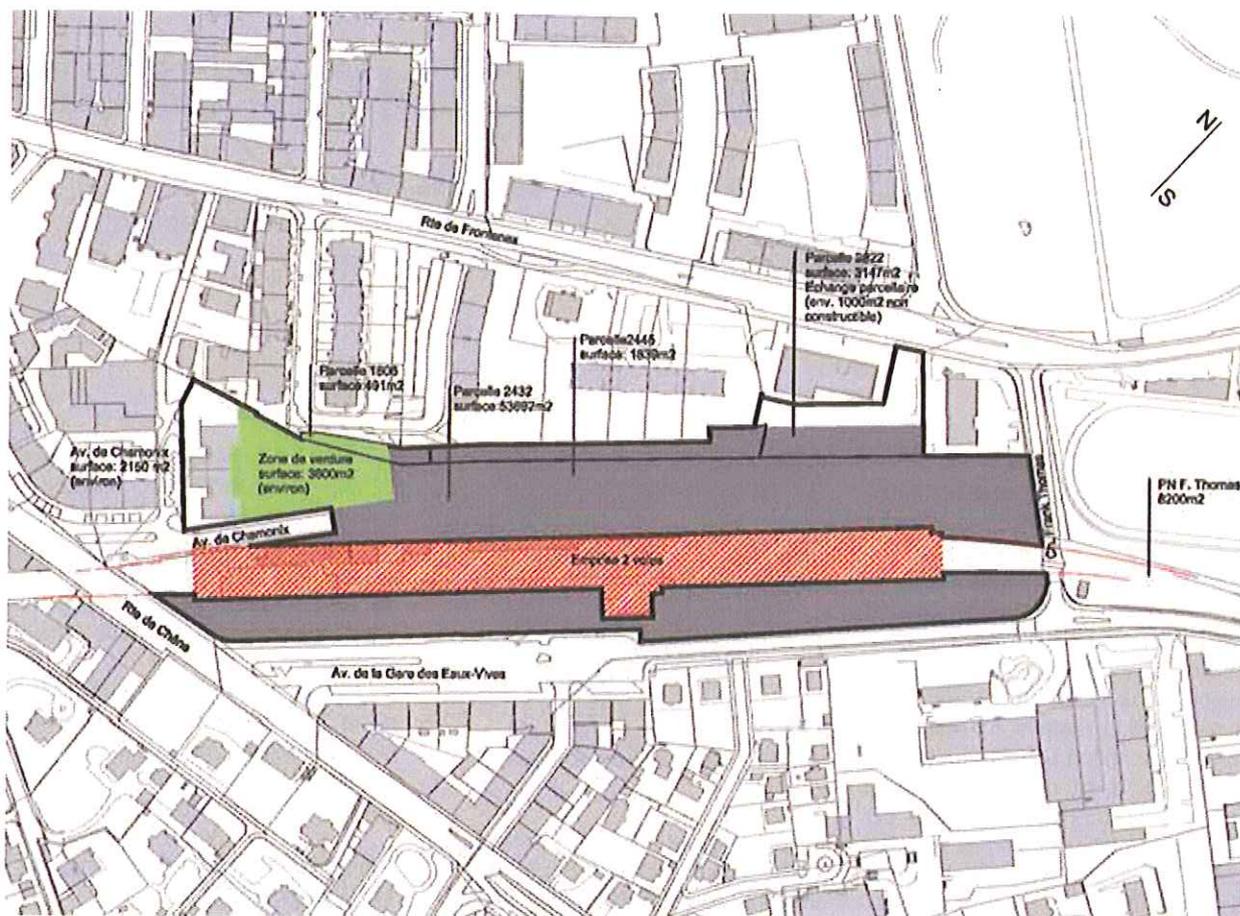
pour élaborer le projet de Plan directeur de quartier (PDQ). Les études ont été menées au cours de l'année 2007 et le projet définitif arrêté en février 2008.

A cette date, le Conseil municipal de la Ville de Genève acceptait le crédit d'étude pour la Nouvelle Comédie, donnant un indéniable élan à la mise en œuvre du nouveau quartier de la gare des Eaux-Vives. Par ailleurs, la Ville de Genève mène des études sur la transformation des quartiers environnants et la poursuite de la Voie Verte en direction de Champel.

## Périmètre du plan directeur de quartier

Le périmètre d'étude est défini au nord par la limite parcellaire entre la rue Viollier et le chemin Frank-Thomas, au sud par l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, la route de Chêne et l'avenue de Chamonix.

Le périmètre aujourd'hui affecté en zone ferroviaire (à l'exception d'une parcelle en zone de verdure) est ac-



Périmètre du plan directeur de quartier: parcelles concernées et emprise CEVA

tuellement en mains de l'Etat de Genève. Une partie du périmètre – env. 27 000 m<sup>2</sup> – doit être transférée à la Ville de Genève dans le cadre de négociations relatives au stade de La Praille. Les surfaces de la nouvelle gare CEVA deviendront propriété des CFF. Cette configuration particulière exige une collaboration étroite entre les trois propriétaires concernés – Etat, Ville, CFF – et une répartition des droits à bâtir.

### Aspects fonciers

En novembre 2005 a été constituée la Société de valorisation des terrains de la gare des Eaux-Vives (SOVAGEV) réunissant les CFF, l'Etat de Genève et la Ville de Genève, futurs propriétaires des terrains. Chargée de mettre en valeur le potentiel immobilier du site de la gare des Eaux-Vives, la SOVAGEV devra établir une convention sur la répartition des droits à bâtir et des lots entre les propriétaires et mettre au point un plan localisé de quartier (PLQ).



Le site aujourd'hui. Photo Alain Grandchamp/Documentation photographique Ville de Genève

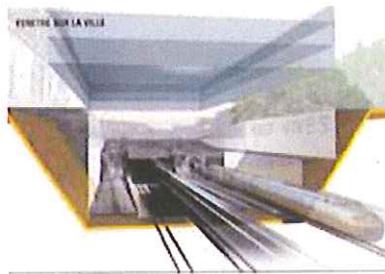
# La gare des Eaux-Vives à l'échelle de l'agglomération

Au cœur de l'agglomération urbaine, à la charnière de la ville dense, la gare des Eaux-Vives sera amenée à desservir une population de plus de 40 000 habitants, supérieure à celle de la ville de Fribourg, et plus de 20 000 emplois.

## La liaison CEVA

La liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) s'inscrit dans un projet de transports publics à l'échelle régionale, concrétisée par la signature de la Charte transfrontalière pour le Développement des transports publics régionaux (DTPR), sous les auspices du canton de Genève et de la région Rhône-Alpes. La réalisation du tronçon reliant La Praille à la gare des Eaux-Vives doit permettre de créer un réseau RER performant, par la mise en relation des réseaux suisse et français. CEVA sera réalisé en souterrain du Bachet jusqu'aux Eaux-Vives puis en tranchée couverte des Eaux-Vives jusqu'à Annemasse.

La gare des Eaux-Vives – autrefois gare des Vollandes – a une longue histoire: la ligne Eaux-Vives–Annemasse



La gare, une fenêtre sur la ville. Mandat d'études parallèles, Luscher-VEL

a été ouverte en 1888. La convention entre le canton de Genève, la Confédération et les CFF pour la liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse a été signée en 1912. Aujourd'hui, la gare des Eaux-Vives et la liaison avec Annemasse, exploitées par la SNCF, sont grandement sous-utilisées en rai-

son de la discontinuité des réseaux. CEVA offre l'opportunité de créer la grande gare de la rive gauche, deuxième gare du canton, qui accueillera des rames RER en provenance de Haute-Savoie et du canton de Vaud, faisant de ce périmètre un site d'exception.

La gare est aussi l'aboutissement de la Voie Verte, infrastructure majeure de mobilités douces qui doit être aménagée sur la couverture des voies, entre les Eaux-Vives et la frontière.

## Plan directeur cantonal Genève 2015

Le développement de la région doit être organisé en fonction de la qualité de desserte par les transports publics. Le secteur de la gare des Eaux-Vives a été identifié dans le Plan directeur

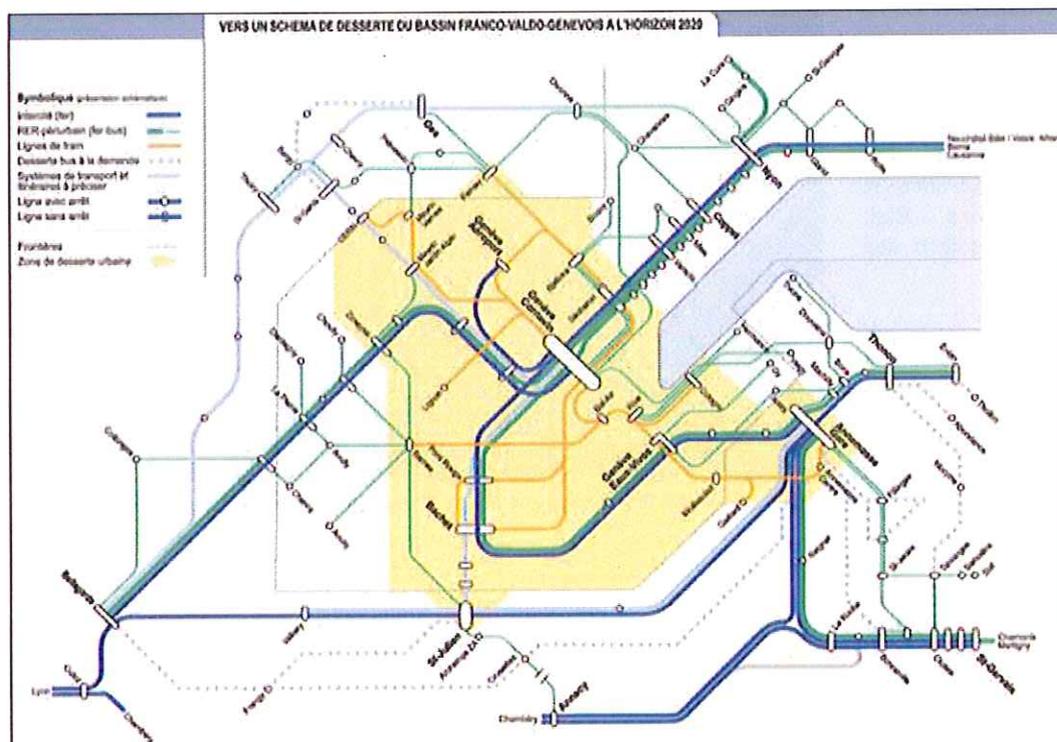
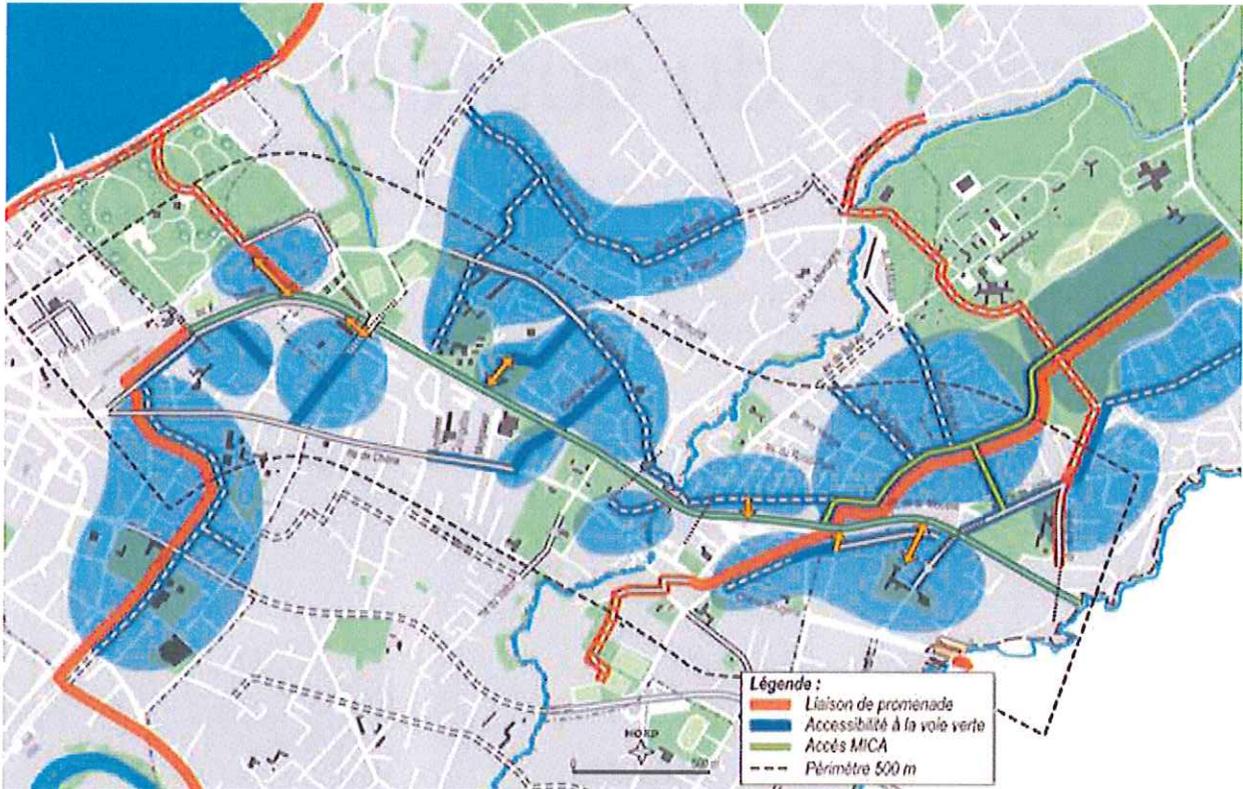
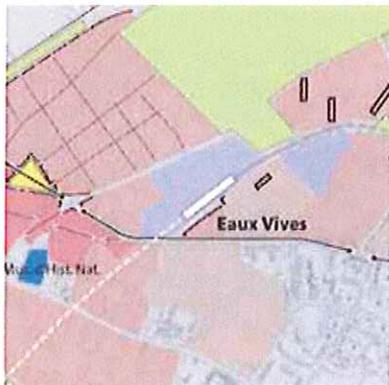


Schéma de desserte du bassin franco-valdo-genevois à l'horizon 2020. DTPR



La Voie Verte dans son contexte. Projet CEVA. Triporteur, CITEC, Viridis. PAP 28.2.2006



La gare des Eaux-Vives dans son contexte. Metron, valorisation urbaine de la gare CEVA, analyse, enjeux et ébauche du concept, janvier 2004

cantonal Genève 2015 comme un périmètre d'aménagement coordonné (fiche 2.17 PAC Gare des Eaux-Vives).

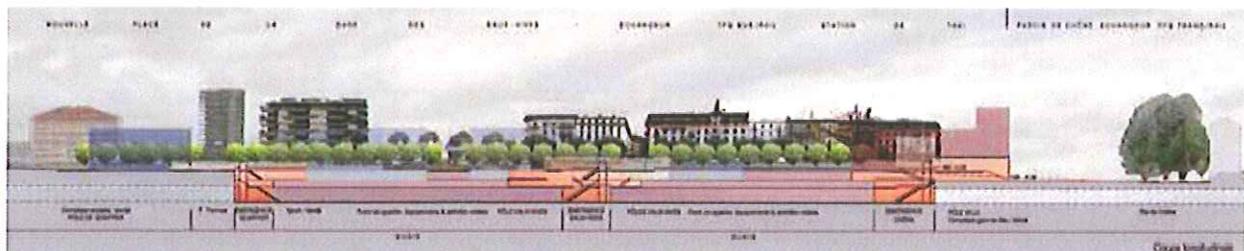
Le plan de synthèse du Plan directeur cantonal signale la gare des Eaux-Vives comme un pôle d'échanges et d'activités. Il met en évidence la césure de la voie ferrée, qui marque aujourd'hui une certaine « limite urbaine », entre les périmètres urbains denses et les périmètres de villas. Le plan signale également le rôle de voie urbaine structurante de la route de Chêne, avec la présence du tram.

### Transformation urbaine autour des gares CEVA

Début 2004, un rapport du bureau Metron proposait une lecture globale

des sites concernés par le projet CEVA et présentait une première vision prospective de la transformation urbaine autour des gares et des haltes. Ce document évolutif a été adopté le 16 janvier 2004 par la délégation du Conseil d'Etat aux transports, comme ligne de conduite pour le développement des projets. L'étude relève notamment la forte identité de la place de la gare.

Sur le site de la gare des Eaux-Vives, il s'agit de réaliser une interface de qualité mettant en valeur les potentiels de construction en les articulant avec le quartier du XIX<sup>e</sup> siècle. Le site se trouve à la jonction entre le parc linéaire (Voie Verte) et la place de la Gare, plantée de marronniers.



Coupe longitudinale sur la gare, mandat d'études parallèles, Nou architectes

# La gare des Eaux-Vives à l'échelle du quartier

A la limite de la ville dense, proche des grands parcs et du lac, à deux pas de la route de Chêne desservie par le tramway, le site de la gare des Eaux-Vives bénéficie d'une situation exceptionnelle. L'insertion souterraine du CEVA supprime l'effet de coupure entre les quartiers situés en amont et en aval de la gare. Avec la création d'un nouveau morceau de ville, elle redessine des relations depuis longtemps oubliées.



Les transformations du territoire. Mandat d'études parallèles, Luscher-VEL architectes

## Les transformations du territoire

Avant l'arrivée du chemin de fer, le triangle formé des actuelles route de Chêne et route de Frontenex, des voies de communication qui remontent à l'antiquité, est occupé par la campagne des Vollandes (carte de 1838).

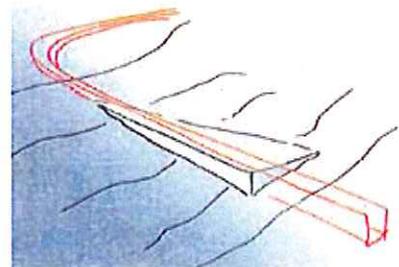
La ligne Eaux-Vives–Annemasse est ouverte en 1888 et l'avenue Pictet-de-Rochemont est créée en 1900 comme liaison directe avec la gare Cornavin. Le quartier d'habitation au sud de la gare des Vollandes se construit entre 1902 et 1913 (carte de 1919).

Un nouveau quartier se développe à partir de 1927 au nord de la gare, sur l'ancien domaine de Montchoisy. C'est le premier exemple d'urbanisme rationaliste moderne à Genève, sur un plan d'ensemble conçu par Maurice Braillard et réalisé par étapes jusqu'en 1957 (carte de 1940).

## Une situation topographique particulière

La gare s'est installée dans un terrain en pente régulière, ce qui a nécessité la création d'un vaste remblai horizontal, construit avec les matériaux d'excavation de la tranchée de Grange-Canal.

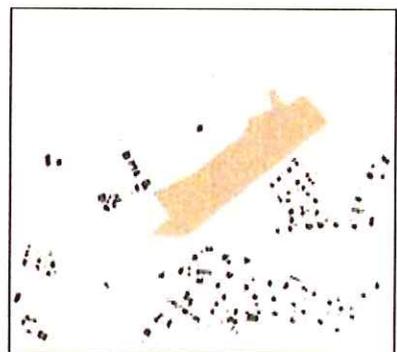
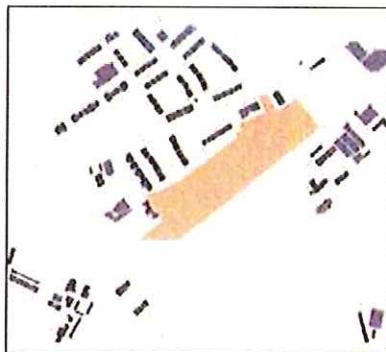
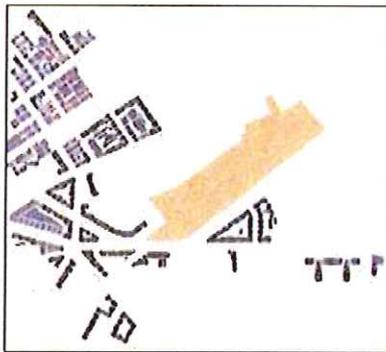
Cette configuration a fortement renforcé la coupure entre les quartiers situés en amont ou en aval de la gare et conditionné la définition d'une face avant et d'une face arrière.



Le remblai de la gare, schéma Luscher-VEL architectes



Le remblai de la gare à la route de Chêne. Photo Alain Grandchamp/Documentation photographique Ville de Genève



Les différents types d'urbanisation autour de la gare: ilots, barres, villas. Mandat d'études parallèles, Françoise Archambault-Barthassat

### Les quartiers environnants

La gare des Eaux-Vives est inscrite dans un contexte urbain contrasté. Au gré de l'histoire, l'urbanisation s'est réalisée selon des formes urbaines et des densités très différentes.

Au nord du périmètre, le tissu dense de banlieue du quartier des Eaux-Vives avec son maillage serré et orthogonal de rues est relayé par des groupes d'immeubles disposés en squares ouverts, avant les grands parcs qui marquent la fin de la ville.

Au sud, l'installation de la gare encourage la construction d'ilots typiques des extensions urbaines du tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Au-delà de la route de Chêne, le tissu pavillonnaire de villas individuelles se densifie progressivement avec des immeubles de gabarit urbain.

Ce contraste se retrouve dans les espaces publics et la végétation. Ainsi, au nord du périmètre, l'arborisation des ensembles modernes revêt un caractère de parc, alors que l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, avec son mail planté de marronniers, possède une physionomie typique des voies urbaines du XIX<sup>e</sup> siècle.

### Le patrimoine ferroviaire

Les bâtiments de la gare des Eaux-Vives ont tous été construits à titre provisoire, dans l'attente du raccordement définitif des réseaux ferroviaires suisse et français. Trois bâtiments marquent plus particulièrement le site. Le bâtiment des voyageurs de 1887, une construction à structure en bois avec remplissage en briques; son caractère provisoire est lisible dans l'absence de décor, de marquise et d'horloge. La halle de marchandises, construite en bois sur le quai surélevé, est la seule de ce type et de cette taille à subsister dans le canton. Enfin, au chemin Frank-Thomas, la maison du garde-barrière est typique des installations de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), première exploitante de la ligne. Ce bâtiment pourra être maintenu, contrairement à la halle de marchandises située dans l'emprise de la gare à construire. Le bâtiment des voyageurs est également voué à disparaître: la nouvelle gare souterraine avec ses émergences en verre le dépossédera de sa fonction et lui fera perdre son rôle de signal urbain. Par ailleurs, son

maintien aurait compromis l'organisation future de la place de la Gare et la réalisation des bâtiments de logements et d'activités.



La gare des Eaux-Vives actuelle. Photo Alain Grandchamp/Documentation photographique Ville de Genève

# Trois accès, trois émergences

Ni monument, ni station de métro, la nouvelle gare des Eaux-Vives doit être traitée comme un événement urbain affirmé, de haute qualité architecturale et paysagère.

Du point de vue urbanistique, la situation topographique particulière du périmètre, avec la forte rupture de pente – 6 mètres – entre la face amont et la face aval de la gare, a fortement conditionné l'organisation des lieux. Dès le mandat d'études parallèles, les architectes ont proposé de tirer parti du remblai de l'actuelle plateforme ferroviaire et d'en faire un atout pour l'aménagement du nouveau quartier. La rupture de niveau se fait à la hauteur de la gare, permettant la création de places publiques de dimensions généreuses tant en amont qu'en aval.

## Projet CEVA

Le projet CEVA suit une procédure propre auprès de la Confédération, appelée procédure d'approbation des plans (PAP). Ces plans concernent l'infrastructure ferroviaire proprement dite, axe ferroviaire et quais. Ils intègrent également les émergences de la gare.

A l'issue d'un concours sur invitation, la direction de projet CEVA a retenu la proposition des Ateliers Jean Nouvel pour la conception des gares et stations. Ce projet vise à créer une identité commune aux différentes stations, tout en conférant à chacune des caractéristiques propres. Pour la gare des Eaux-Vives, il est proposé de créer un grand espace dans la station même.

Le projet pour la nouvelle gare prévoit trois émergences permettant d'accéder au niveau mezzanine et aux quais, côté route de Chêne, à la place de la Gare et vers le chemin Frank-Thomas. Au cours de la démarche d'intégration de la gare CEVA au nouveau quartier, le projet de plan directeur de quartier a suscité la redéfinition des émergences telles qu'elles sont prévues dans la PAP soumise à la Confédération.



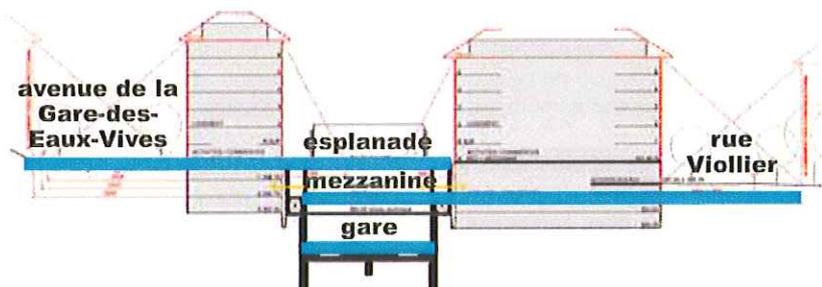
La gare des Eaux-Vives projetée par les Ateliers Jean Nouvel, CEVA concours sur invitation

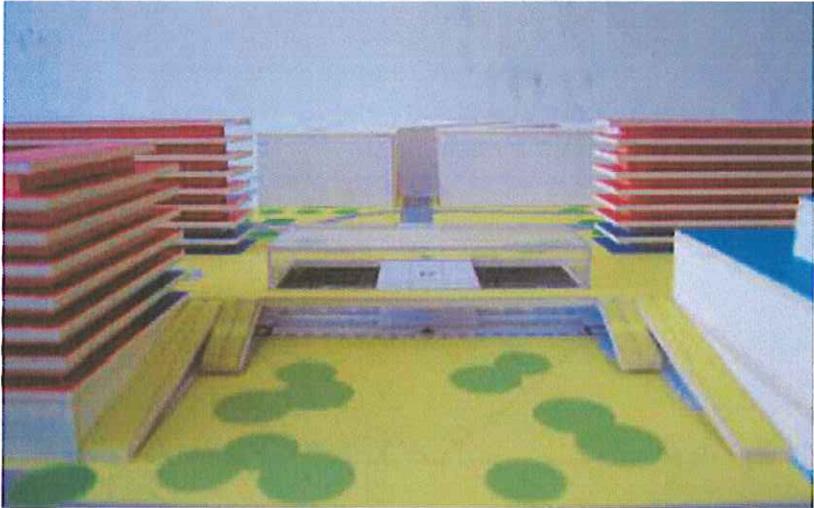
## Un projet en coupe

L'espace public se répartit sur trois niveaux. Le plus bas, à moins 15 mètres, est le niveau de la gare proprement dite, avec ses quais. On y accède par des escaliers roulants ou des ascenseurs depuis la mezzanine, située à un niveau intermédiaire qui correspond à celui de la rue Viollier, où se trouve la galerie marchande, et à celui du nouvel

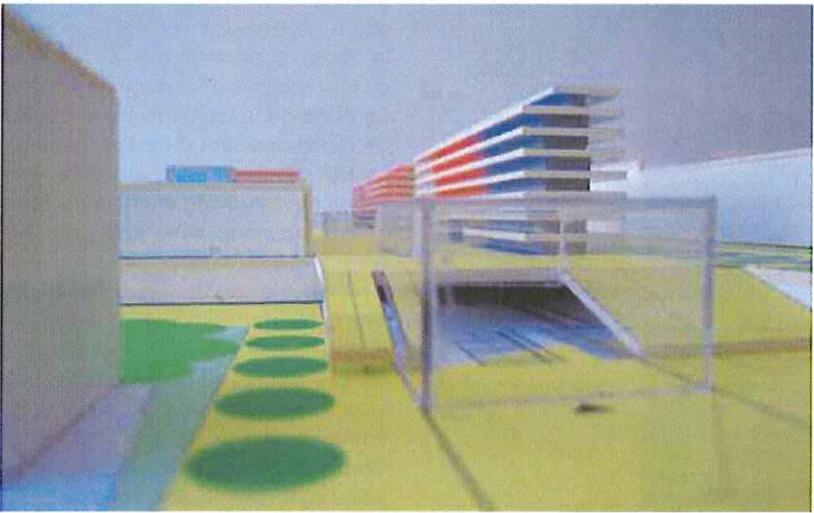
arrêt de tram sur la route de Chêne. Le niveau de l'esplanade correspond à celui de l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives et de la place de la Gare. Il donne accès aux immeubles, commerces et équipements publics.

Le plan directeur de quartier intègre le projet ferroviaire (ligne ferroviaire et quais) et le projet de gare (émergences) au nouveau quartier.

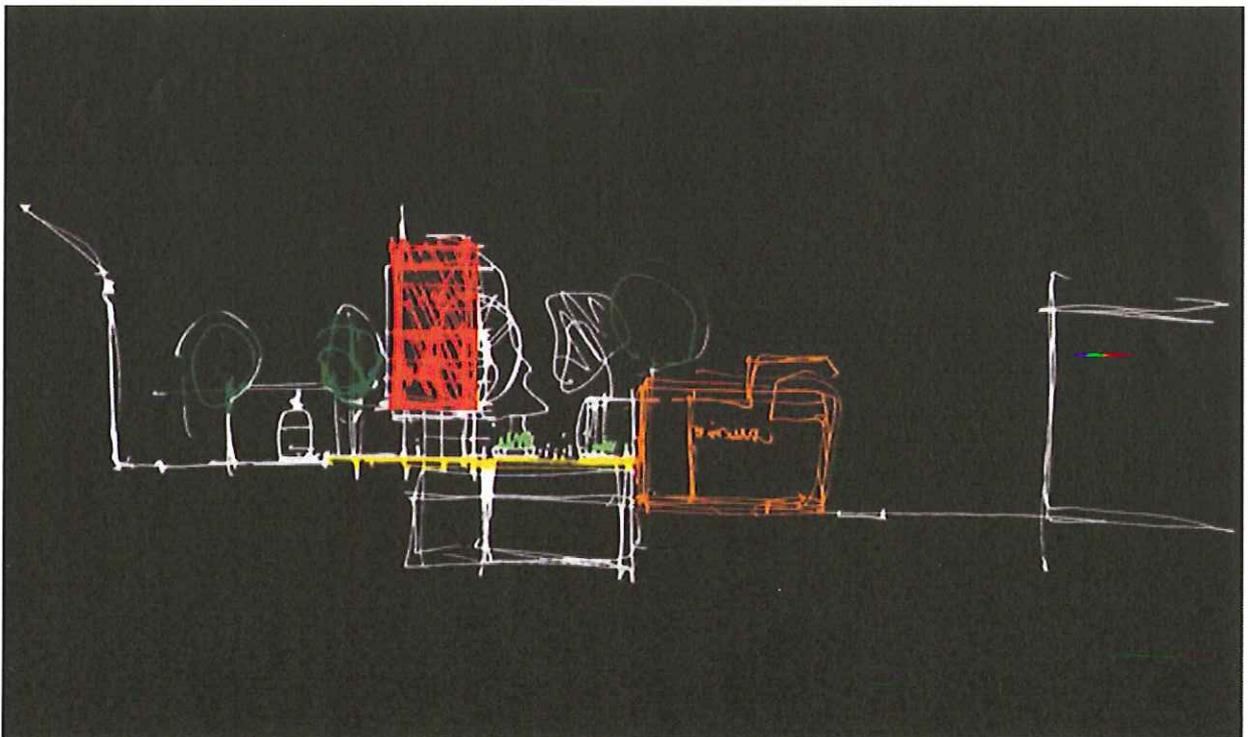




L'accès à la gare par l'aval et la rue Viollier.  
Maquette d'études, ADR architectes



L'accès à la gare par la route de Chêne.  
Maquette d'études, ADR architectes



Le Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives, un projet en coupe. Croquis ADR architectes

# Espaces publics

Les espaces publics donnent au nouveau quartier son identité et sa cohérence. Ils sont organisés par strates, dans le sens longitudinal selon l'axe ferroviaire, et établissent des relations fortes avec les quartiers avoisinants.



La place Vivier-Merle devant la gare de la Part-Dieu à Lyon, Alexandre Chemetoff architecte



Le parvis de la Casa de la musica à Porto, OMA architectes



L'espace public linéaire de la couverture des voies à St-Jean, Genève, P. Bonnet architecte

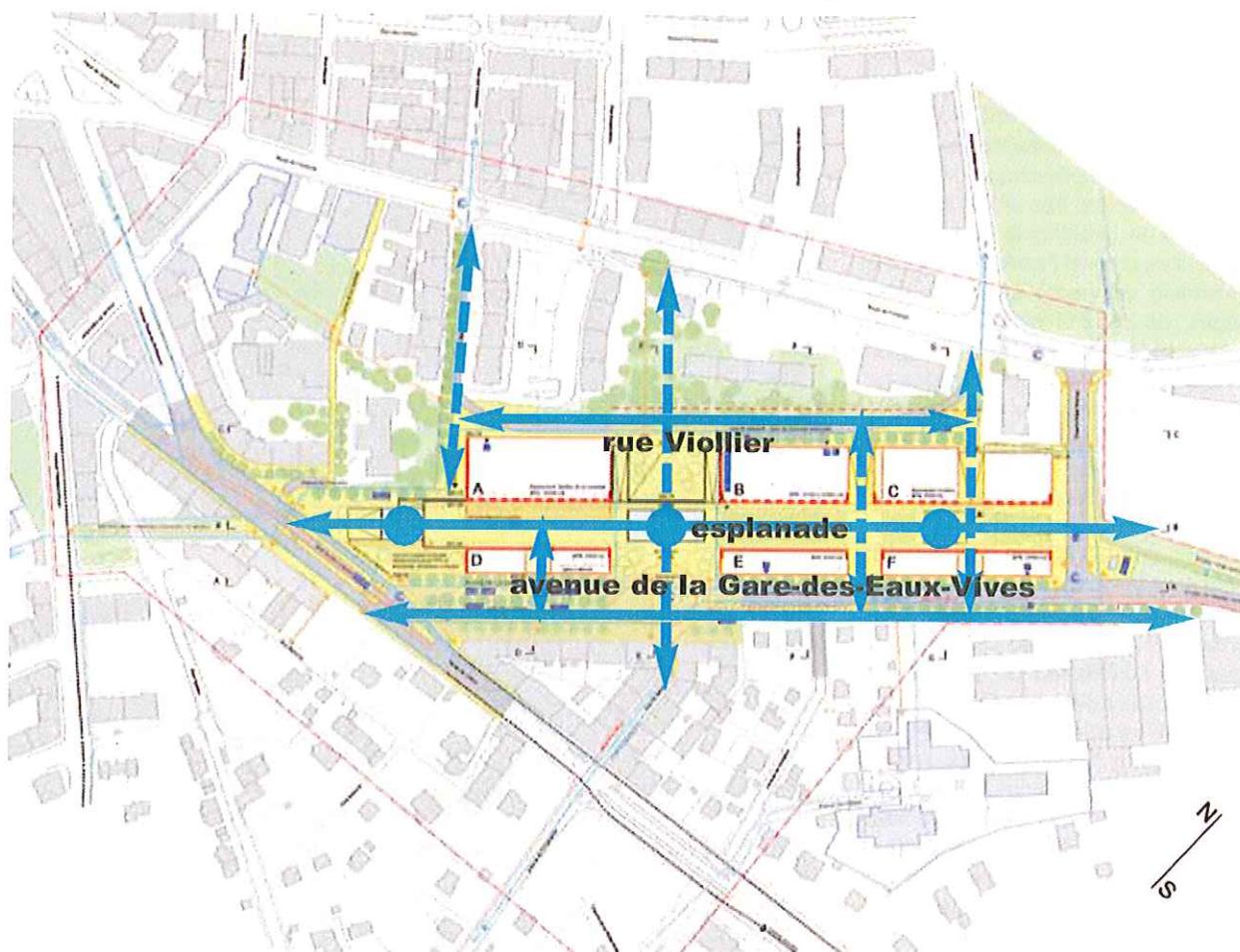
## Place de la Gare

Tirant parti des indéniables qualités patrimoniales du site, le projet cherche à recréer une véritable place de la gare, espace public de qualité, où les mobilités douces ont la priorité. La place de la Gare intègre la boucle de rebroussement du tramway et les arrêts de bus; elle accueille des zones de stationnement pour les taxis et les autocars, ainsi que pour les vélos.

L'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, qui est aujourd'hui principalement un axe primaire de circulation, est réaménagée pour permettre une liaison cyclable sûre et confortable entre la Voie Verte et la route de Chêne. L'arborisation est prolongée jusqu'au chemin Frank-Thomas.

## Esplanade

L'espace au-dessus des voies CFF est conçu comme une vaste esplanade, en continuité de la Voie Verte. Ce lieu d'accès à la gare et de liaison avec les quartiers environnants est traité de façon à la fois unitaire et différenciée. Si la continuité des parcours est assurée sur toute la surface de l'esplanade, l'espace public s'articule selon différentes séquences, en fonction des programmes qui se déploient de part et d'autre. Côté route de Chêne, la première séquence correspond à l'espace de la Nouvelle Comédie. Largement ouverte sur la place de la Gare et surplombant la place basse côté lac, la séquence suivante offre un accès généreux à la station. Le square est un espace de caractère semi-public, réservé en premier lieu aux habitants et à des jeux d'enfants. Du côté du chemin Frank-Thomas, enfin, la dernière séquence, en relation avec l'accès de la gare, accueille la Voie Verte et les arrêts de bus.



Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives: espaces publics et mobilité douce. ADR architectes

L'esplanade étant aménagée sur une dalle, les plantations devront tenir compte des contraintes techniques.

### Viollier-Frontenex

Aujourd'hui, le périmètre côté lac n'est que partiellement accessible par la rue Viollier. Une nouvelle voie doit être créée pour desservir les nouveaux périmètres à l'aval du site, créer le lien entre la gare et le quartier des Eaux-Vives, favoriser la mobilité douce, assurer un accès de qualité à

la vélostation et permettre les livraisons au niveau mezzanine de la gare. Elle devra être classée dans le réseau de quartier, voire en zone de rencontre. Il est prévu de conserver d'importantes surfaces en pleine terre et des plantations généreuses, dans la logique qui caractérise les parcs et les jardins des ensembles voisins. Un élément important de ce projet est l'aménagement de la place basse qui assure l'accès à la gare depuis l'aval.

# Constructions

Le caractère de quartier urbain central implique une densité relativement élevée et une forte mixité des fonctions. Il s'agit de faire cohabiter des logements de différents types, une école, une crèche, des équipements sociaux et culturels, des activités commerciales et des bureaux.

Le front bâti sur l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives s'inscrit dans la logique de l'urbanisme de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, qui caractérise les périmètres alentours, avec un gabarit classique de 6 niveaux sur rez-de-chaussée. Il souligne le caractère très urbain de l'avenue, en le prolongeant jusqu'à la hauteur du chemin Frank-Thomas. Cet ensemble est percé de larges passages, de deux niveaux de hauteur, pour accéder à l'esplanade et à la gare.

Le front aval des constructions sur la rue Viollier présente une organisation plus libre, qui reflète la diversité des affectations, avec des gabarits plus bas pour l'école comme pour la Nouvelle Comédie.

Les commerces et les activités sont répartis entre le rez-de-chaussée et le premier étage des immeubles, créant un socle public sur une hauteur qui correspond au gabarit des émergences de la gare. Contribuant à animer le nouveau quartier, ils doivent répondre aux besoins locaux. Il s'agit d'éviter la concurrence entre la galerie commerciale au niveau de la mezzanine de la gare et les commerces de surface, mais plutôt de tisser des liens pour créer une nouvelle centralité. C'est pourquoi la totalité des surfaces commerciales ne devrait pas dépasser 5000 m<sup>2</sup> de surfaces brutes de plancher (SBP).

## Programme et affectations

Le Plan directeur de quartier prévoit :

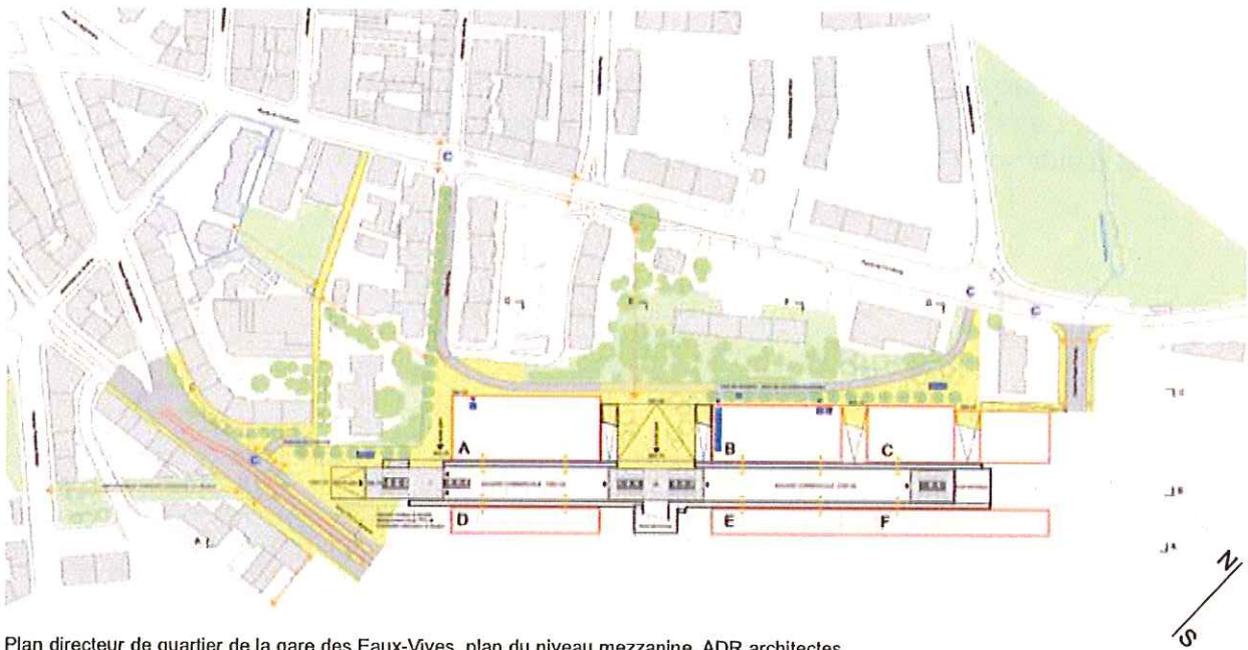
- environ 29 000 m<sup>2</sup> SBP réservées à l'habitat, soit environ 250 logements,
- environ 16 000 m<sup>2</sup> SBP de surfaces d'activités et commerces, représentant environ 400 emplois,
- des équipements de quartier (notamment crèche et équipements sportifs et créatifs polyvalents),
- un complexe théâtral d'importance régionale (Nouvelle Comédie).



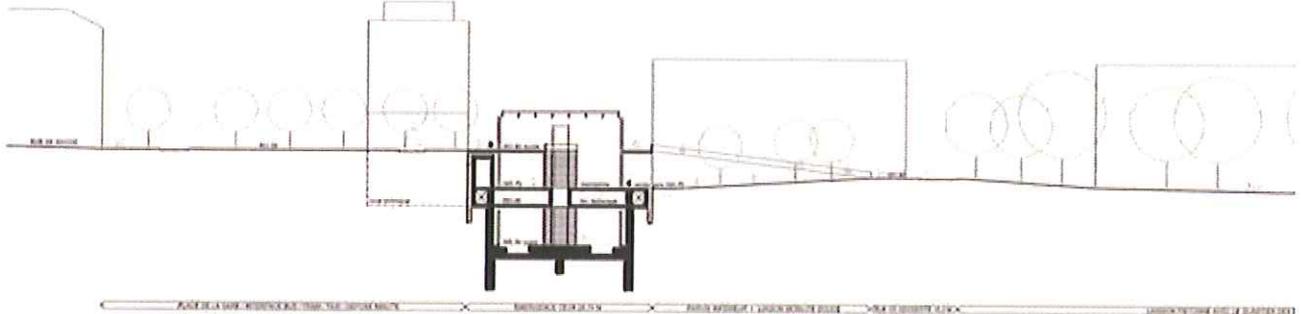
Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives, vue depuis l'aval.  
Maquette d'étude, ADR architectes



Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives, vue d'ensemble.  
Maquette d'étude, ADR architectes

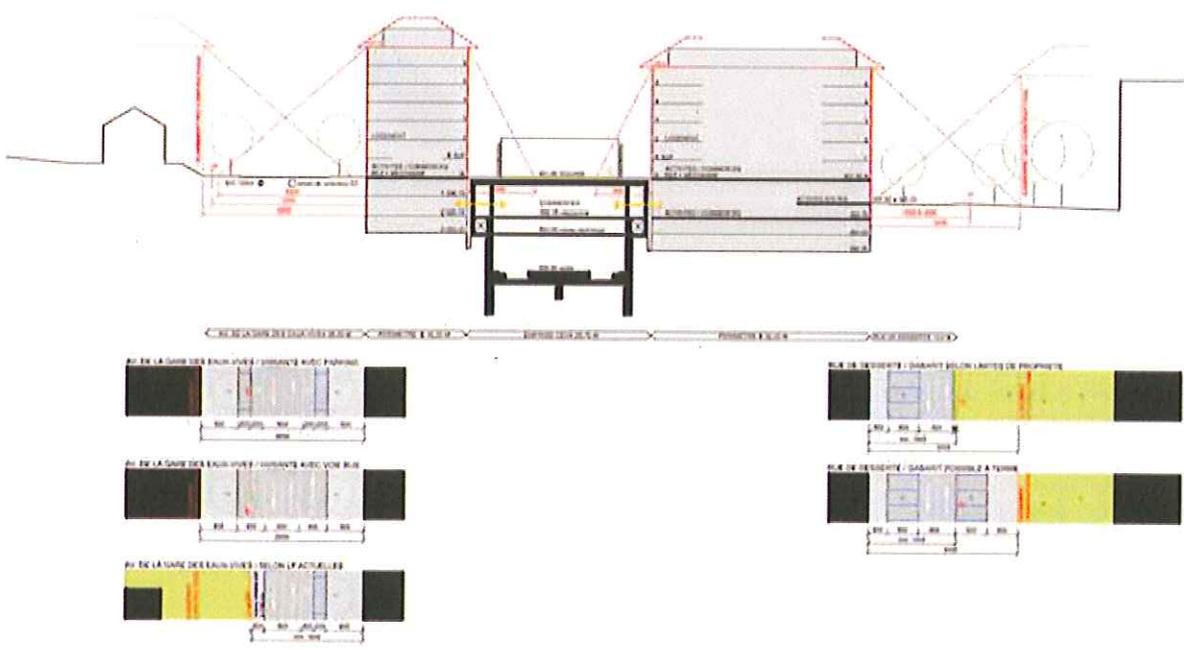


Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives, plan du niveau mezzanine. ADR architectes



**COUPE EE**

Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives, coupe sur l'émergence centrale. ADR architectes



**COUPE FF**

Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives, coupe sur les périmètres B et E. ADR architectes

# Périmètres d'implantation

Le projet distingue six périmètres d'implantation, distincts selon leurs programmes, leur situation dans le périmètre et les maîtres d'ouvrages. Les bâtiments sont implantés de part et d'autre de l'emprise de la gare CEVA, située en sous-sol.

## Nouvelle Comédie / périmètre A

Complexe théâtral pouvant accueillir 250 spectacles par année, la Nouvelle Comédie inscrit le périmètre de la gare des Eaux-Vives dans l'espace culturel régional. L'ensemble comprend une salle principale de 500 places, une salle modulable de 200 places, deux salles de répétition et un atelier de fabrication des décors et des costumes. L'aménagement d'un ou plusieurs espaces publics formant parvis de l'équipement culturel est partie intégrante du projet. Le calendrier prévoit l'organisation d'un concours d'architecture en 2008, afin d'établir le projet définitif en 2009-2010 et de voter le crédit de construction en 2011.

## Ecole et équipements sociaux / périmètre C

Le périmètre C a été réservé lors de l'étude du plan directeur à l'implantation d'équipements de quartier, notamment d'une crèche et d'un demi-groupe scolaire. Au vu de l'importante diminution du nombre d'élèves observée ces dernières années et des classes libres qui en découlent, la Ville de Genève a renoncé en 2008 au programme d'école. La réalisation d'une crèche demeure prévue ainsi que des équipements sportifs et créatifs polyvalents destinés principalement aux jeunes et aux associations. Le périmètre C fera l'objet d'un concours d'architecture une fois que le programme aura été définitivement établi et validé par le Conseil municipal.

## Logements, activités, parkings / périmètre B

Ce périmètre situé côté aval doit être réservé en priorité aux logements, sauf le rez-de-chaussée et le premier niveau qui peuvent être affectés à des activités compatibles avec le caracté-

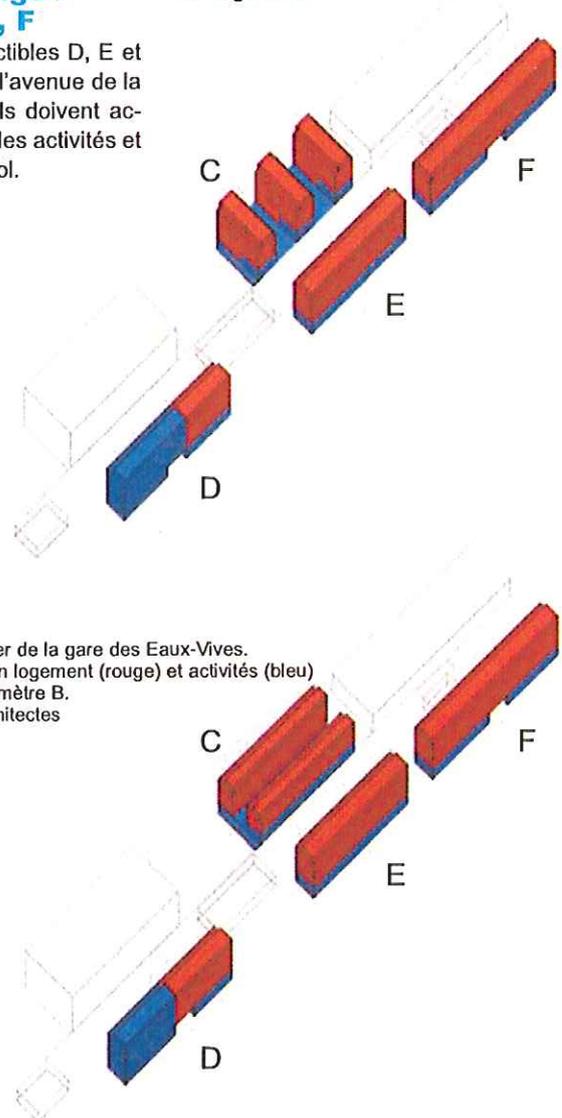
rière résidentiel de ce périmètre (pas d'activités nocturnes bruyantes). Il fait l'objet de variantes morphologiques.

Un espace au rez-de-chaussée est réservé à une vélostation d'environ 500 places avec un double accès possible depuis le niveau de l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives et depuis la place basse.

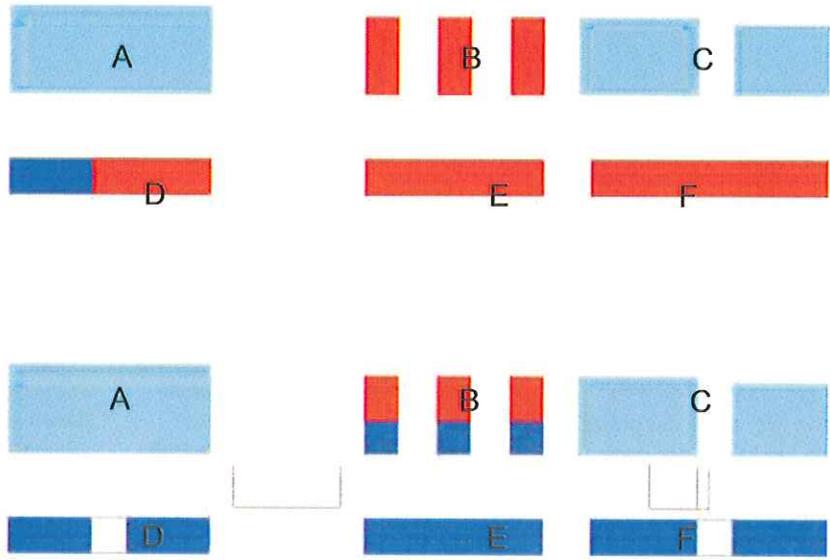
## Logements, activités, parkings / périmètres D, E, F

Les périmètres constructibles D, E et F sont situés à front de l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives. Ils doivent accueillir des logements, des activités et des parkings en sous-sol.

Le périmètre D, qui subit les nuisances sonores de la route de Chêne, doit être réservé en priorité à des activités, avec la possibilité d'affecter les étages à des logements dits de « services », tels que résidences hôtelières ou pour étudiants. Pour ce qui concerne les périmètres E et F, leur rez-de-chaussée et 1<sup>er</sup> étage sont réservés à des activités, les étages restants étant affectés prioritairement au logement.

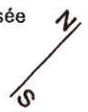


Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives.  
Proposition de répartition logement (rouge) et activités (bleu)  
et variantes pour le périmètre B.  
Axonométries. ADR architectes



- activités
- logements
- équipements
- parkings et rampes

Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives: propositions d'affectations au rez-de-chaussée (niveau esplanade et avenue de la Gare-des-Eaux-Vives), au 1<sup>er</sup> étage et aux étages courants.  
ADR architectes



# Mobilité et stationnement

Dès la mise en service de CEVA, l'ensemble du périmètre deviendra une interface majeure des transports publics.

## Transports publics

Un nouvel arrêt de tram sera créé à la hauteur de la gare, qui remplacera ou complètera les arrêts «Roches» et «Amandolier». Cet arrêt est prévu à la hauteur de l'entrée de la gare sur la route de Chêne, assurant une connexion directe pour les piétons, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Sur la place de la Gare, la boucle de rebroussement du tram est maintenue, permettant la création d'un terminus. La place accueille également la ligne de bus 21, prolongé en direction des Eaux-Vives par la route de Chêne et la rue du 31-Décembre. On y trouve aussi une station de taxi, une dépose-minute et un couvert à vélos.

L'autre extrémité du site, côté Frank-Thomas, a également un caractère d'interface affirmé avec les arrêts des lignes de bus de campagne et de la ligne 9, dont le parcours est redéfini afin de desservir la gare et le nouveau quartier de la Tulette.

## Mobilité douce

Le périmètre est actuellement d'un accès peu agréable pour les cyclistes et les piétons, la gare constituant un obstacle infranchissable. Le plan directeur de quartier met l'accent sur la réalisation d'un réseau étoffé de mobilité douce, tant dans le sens longitudinal que transversal, pour donner au nouveau quartier une grande perméabilité. Assurant les connexions les plus directes et confortables possibles, ce réseau doit permettre un accès aisé à la gare et aussi faciliter le transit à travers le site vers d'autres quartiers. Il tient compte des besoins des personnes à mobilité réduite.

Les cyclistes emprunteront l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives, réaménagée à leur intention, ou la rue Viollier pour se rendre dans le quartier des

Eaux-Vives, alors que les piétons circuleront sur l'esplanade. La construction d'une vélostation de 500 places – garage à vélos abrité et surveillé – est planifiée.

Dans le sens transversal, les piétons et les cyclistes auront le choix pour traverser le périmètre, avec des relations nouvelles entre la rue Viollier et la route de Chêne, entre la rue Ernest-Bloch et la place de la Gare, et entre l'avenue William-Favre et l'avenue de la Gare-des-Eaux-Vives. Le barreau du chemin Frank-Thomas, qui relie l'avenue de la Gare des Eaux-Vives et la route de Frontenex, est réaménagé de façon à offrir un parcours sûr aux piétons et aux cyclistes.

## Transport individuel et stationnement

Aujourd'hui déjà, les normes en matière de pollution de l'air et de bruit routier ne sont pas respectées dans le périmètre. Par ailleurs, les axes routiers voisins sont proches de la saturation aux heures de pointe. C'est pourquoi il est nécessaire de réduire de façon significative le trafic susceptible d'être engendré par l'urbanisation nouvelle. Ceci passe notamment par une bonne maîtrise des problèmes de stationnement.

Sur l'espace public, le stationnement de surface doit être réorganisé pour favoriser le stationnement pour les habitants, avec une redéfinition de la zone bleue à macaron. Par ailleurs, en raison de la situation de la gare au centre ville, aucune place P+R n'y est prévue, mais on y trouvera des places de stationnement de courte durée.

L'offre très étoffée de transports publics permet d'envisager une réduction significative du nombre de places de stationnement par rapport aux normes usuelles, passant d'un total de 630-650 places à 350 places environ.

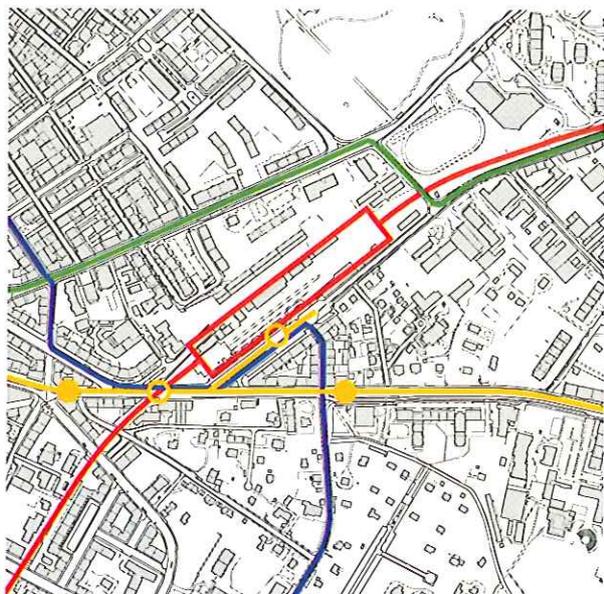
Le stationnement est regroupé dans les périmètres C, E et F.

Les 40 places pour la Nouvelle Comédie sont incluses dans les places réservées aux commerces et utilisées en complémentarité avec ces derniers.

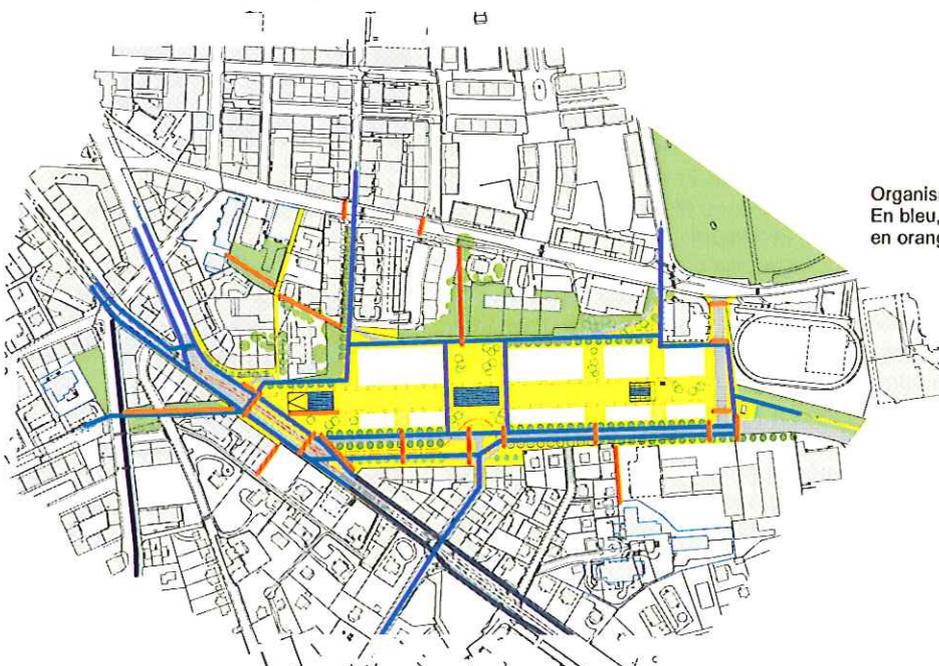
50 places sont prévues en relation avec la gare, avec des emplacements pour les véhicules en autopartage et les livraisons.

Des calculs du même type sont effectués pour le parking des véhicules deux-roues motorisés, distinct du stationnement vélos, et qui sera situé principalement en sous-sol, avec les voitures.

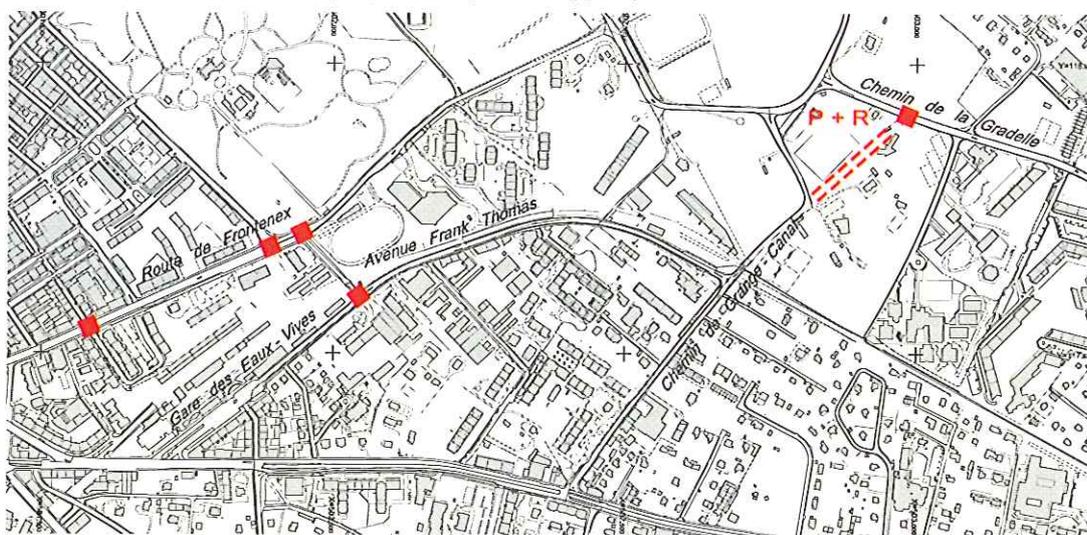
Aucune nouvelle voie de circulation ne doit couper le périmètre et la desserte nouvelle du côté Frontenex sera interdite au trafic de transit. L'accès aux parkings publics devra être soigneusement étudié afin de limiter les nuisances.



Organisation des transports collectifs.  
 En rouge, le tracé du RER, en jaune, celui du tram,  
 en vert, la ligne 9 et les lignes de campagne,  
 en bleu, la ligne 21 prolongée.



Organisation des réseaux de mobilité douce.  
 En bleu, le réseau cyclable,  
 en orange, les traversées piétonnes.



La régulation et l'organisation des carrefours autour de la gare des Eaux-Vives devront être adaptées.  
 De surcroît, pour les habitants des communes de la rive gauche, le P+R de la Tulette devra aussi être relié à la gare.

# Environnement

Le projet pour un nouveau quartier à la gare des Eaux-Vives est accompagné d'une évaluation environnementale, dont le rapport est partie intégrante du plan directeur de quartier.

Le PDQ s'efforce d'intégrer le plus en amont possible les contraintes environnementales et de définir les mesures susceptibles de conférer à l'urbanisation du périmètre de la gare des Eaux-Vives une réelle plus-value environnementale. Ceci passe notamment par une meilleure gestion de la mobilité et par la mise en œuvre d'un concept énergétique et d'un concept nature et paysage.

## Concept énergétique

Le périmètre se trouve dans une zone qui dépasse régulièrement les valeurs limite OPAir. Conformément à la politique énergétique du canton et aux orientations de la Ville de Genève en matière d'énergie, le projet d'urbanisation doit participer à l'amélioration de cette situation :

- par le recours systématique à des énergies propres et renouvelables dans les nouveaux bâtiments,
- par la réalisation de constructions de haute qualité énergétique, répondant aux normes Minergie-P,
- par l'exploitation du potentiel géothermique de l'infrastructure CEVA, permettant de couvrir les besoins en chaleur et en froid de la gare CEVA et du niveau mezzanine et d'approvisionner en partie le voisinage,
- par la mise en place de panneaux solaires thermiques et/ou photovoltaïques,
- par la réalisation de toitures végétalisées favorisant l'inertie thermique des constructions.

## Concept nature et paysage

Le site de la gare des Eaux-Vives n'abrite pas de milieux naturels au sens strict. Cependant, les emprises actuelles du ballast forment des surfaces pionnières où se développent une flore et une faune spécifiques d'intérêt particulier. Elles constituent un biotope digne de protection au sens de l'art. 18 de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) et doivent donc être compensées sur le site et ailleurs.

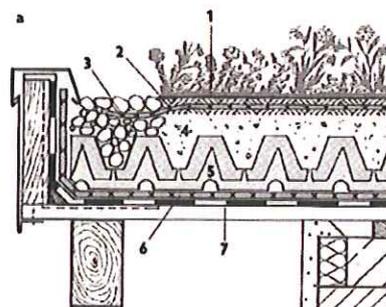
L'impact du PDQ sur la nature est essentiellement lié aux atteintes à la végétation arborée, avec l'abattage d'une centaine d'arbres (111 au maximum).

Le projet s'efforce de compenser le plus possible les pertes occasionnées par la construction des ouvrages, grâce à une série de mesures :

- implanter des toitures végétalisées afin de restituer de nouveaux habitats pour la petite faune,
- respecter les règles cantonales pour les arbres à protéger,
- compenser les abattages par des replantations financées en partie par la SOVAGEV pour les arbres coupés sur son périmètre,
- réserver un volume de 10 m<sup>3</sup> de terre pour les nouveaux arbres,
- privilégier les essences indigènes pour les nouvelles plantations,
- effectuer le choix des essences et les plantations selon les conditions du site (sur dalle, en terrasse, en pente, en pleine terre) et des principes de gestion différenciée (économie des ressources naturelles, mode de gestion en fonction des contraintes techniques, etc.),
- étudier l'éclairage public de manière à réduire la consommation et les nuisances pour l'environnement naturel.



Façade d'un immeuble de bureaux à Fribourg-en-Brigau munie de 240 panneaux photovoltaïques



Coupe sur un type de toiture végétalisée



La vélostation de la gare de Fribourg-en-Brigau

# Mise en œuvre

La validation du Plan directeur de quartier de la gare des Eaux-Vives permettra d'enclencher les procédures nécessaires pour la mise en œuvre du projet.

**Modification des limites de zones:** le périmètre est actuellement en zone ferroviaire; un changement de zone est donc nécessaire; l'enquête publique coïncide avec la consultation publique relative au PDQ.

**Plan localisé de quartier (PLQ):** établi sous la responsabilité de la SOVAGEV, ce plan concerne les immeubles de logements et d'activités, à l'exception des deux lots destinés à l'équipement public.

**Concours de la Nouvelle Comédie:** la Ville de Genève organisera un concours international d'architecture pour le complexe théâtral.

**Autorisation complémentaire relative aux émergences de la gare:** un dossier doit être établi, dans la mesure où ces accès ont été redéfinis dans le cadre du PDQ.

**Projet pour l'aménagement de l'espace public:** les espaces publics et notamment les arrêts du tram doivent être aménagés sous la responsabilité de la SOVAGEV afin d'être disponibles à la mise en service du RER.

# Plan directeur de quartier

## Périmètres

-  périmètre du plan directeur
-  périmètre d'étude Petite-Boissière
-  périmètres constructibles indicatifs
-  alignement des constructions continu ou discontinu
-  aire de débordements possibles au bâtiment culturel: voir conditions fixées sous fiche 23 Nouvelle Comédie
-  percées fonctionnelles et visuelles, H min. 6m
-  liaisons fonctionnelles possibles en sous-sol

## Surfaces

-  espace public à aménager
-  voiries à aménager
-  périmètre de projet d'aménagement
-  square à aménager
-  équipements et préaux d'écoles existants
-  surfaces de verdure

## Niveaux

- 401.85 niveaux projet
-  raccords entre niveaux à créer
-  périmètre de raccord entre niveaux à étudier

## Végétation

-  arbres existants
-  arbres nouveaux d'alignement
-  arbres nouveaux / surfaces de plantation en pleine terre

## Mobilité

-  carrefours à étudier
-  arrêts TPG
-  nouveau tracé tram à étudier
-  liaisons et traversées piétonnes à aménager
-  liaisons et traversées piétonnes à aménager intention à confirmer par une étude détaillée
-  ascenseur public
-  dessertes cyclables existantes
-  dessertes cyclables à créer

## Stationnements

-  accès parkings / livraisons
-  parking
-  Kiss & Ride (dépose minute)
-  station taxis
-  parking vélos / vélostation
-  autocars
-  livraison

## CEVA

-  accès aux entrées gare
-  emprise CEVA en sous-sol
-  toitures des émergences
-  façades des émergences

## Infrastructures

-  ligne ht voltage 130 KV
-  futur collecteur EC

